MEIJDAM & OVERMARS B.V.
BUREAU VOOR MARKT & OVERHEID

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hoorn, 29 april 2013

Geachte staatssecretaris,

Hierbij ontvangt u mijn advies over het enkelvoudig in- en uitchecken op het spoor, het zogenoemde single check -in en check -out (hierna: sicico). Met sicico wordt gedoeld op de situatie dat de reiziger bij tussentijds overstappen van de ene naar de andere treinvervoerder niet hoeft in- en uit te checken met de OV- chipkaart. Het onderzoeksrapport naar de haalbaarheid van sicico dat aan het advies ten grondslag ligt, is bijgevoegd.

Samenvatting advies
Het haalbaarheidsonderzoek laat zien dat het kan wat we willen. Sicico is technisch maakbaar en financieel haalbaar. Er is draagvlak onder de regionale concessieverleners om sicico verder uit te werken. Sicico is echter technisch complex en niet zonder onzekerheden. Voorts zijn vervoerders geen voorstander van sicico. Grote uitdaging voor sicico is het werken met verschillende tariefsystemen en producten in de verschillende concessies. Daarom zijn er politiek-bestuurlijke afspraken nodig. Mijn advies is om sicico als stip op de horizon te handhaven en voortvarend te starten met het uitwerken van onderstaande bestuurlijke stappen die nodig zijn voor sicico. Na totstandkoming van een bestuurlijk afsprakenkader dient op basis van een tussentijdse evaluatie definitief besloten te worden of sicico daadwerkelijk wordt geïmplementeerd. Vanwege de complexiteit dienen voorts duidelijke go/no go momenten ingebouwd te worden in het project.
Gelet op de complexiteit en de aan de orde zijnde politiek-bestuurlijke vraagstukken, kan sicico naar mijn oordeel alleen succesvol worden ingevoerd als concessieverlenende overheden zich gezamenlijk inzetten. Ik adviseer hierbij een gefaseerd scenario:

1. Voorbereidingsfase gericht op bestuurlijk afsprakenkader.
   Concessieverleners gaan het komende jaar een bestuurlijk stappenplan uitwerken om te komen tot een bindend afsprakenkader over tarieven en producten alsmede de verdeling van opbrengsten. De totstandkoming van dit afsprakenkader is naar mijn oordeel ook los van sicico zeer wenselijk en daarmee een no regret stap.
2. Op basis van een tussentijdse evaluatie waarbij de korte termijnmaatregelen op effectiviteit worden beoordeeld, toetsen of het nog wenselijk is om tot sicico te komen. Hiertoe is ook nadere beslisinformatie nodig over de financiële risico's, gevolgen voor de marktwerking en robuustheid van de technische maakbaarheid op de lange termijn.
3. Definitief go- besluit tot daadwerkelijke invoering sicico en opzetten van een projectorganisatie..

Willem de Zwijgerlaan 19 ■ 1623 MH Hoorn ■ Tel. 072 - 576 30 31 ■ E-mail info@meijdamovermars.nl
Rekeningnr Rabo 11 55 84 285 ■ Kvk nr 34235350 ■ Btw nr NL 8149.98.781.B01

4. Aangezien de doorlooptijd van sicico lang is (minstens 3 jaar) dienen tegelijkertijd maatregelen voor de korte termijn te worden genomen om de problemen voor de reiziger te verzachten.

Inhoud brief

In deze brief ga ik achtereenvolgens in op:

1. De opdracht
2. De conclusies van het haalbaarheidsonderzoek
3. Beschrijving invoering sicico
4. Bestuurlijk randvoorwaarden; afsprakenkader
5. Reacties van betrokken concessieverleners
6. Reacties van vervoerders
7. Reactie van Prorail
8. Reactie van consumentenorganisaties
9. Het advies

1. De opdracht

Aanleiding en voorgeschiedenis

In het rapport van de Commissie Permanente Structuur en Dubbel Opstaptarief in de treinrailketen (commissie Meijdam) "Het spoor naar slagkracht" van juni 2011 wordt geadviseerd enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen in te voeren. Met deze aanpassing van het OV- chipkaartsysteem neemt het reisgemak toe. Tevens houdt deze aanpassing de toetreding van nieuwe vervoerders betaalbaar en voorkomt het kapitaalvernietiging bij concessiewisseling.

In het huidige OV- chipkaartsysteem moeten reizigers in- en uitchecken per (spoor)vervoerder. Dit brengt problemen met zich mee op stations met meerdere vervoerders, de zogenoemde overstapproblematiek. Reizigers moeten extra handelingen verrichten bij het overstappen en er is onzekerheid en kans op vergissingen. Een foutieve handeling kan voorts nadelige financiële consequenties hebben voor de reiziger (het niet terugkrijgen van het instaptarief van 10 of 20 euro per verkeerde check out).

Deze overstapproblematiek op het spoor is al sinds 2006 een doorn in het oog van de consumentenorganisaties. Ook de Tweede Kamer heeft diverse malen aandacht gevraagd voor het overstapprobleem. De op 5 juli 2012 aangenomen motie Van Gent stelt bijvoorbeeld sicico als een van de voorwaarden voor de afschaffing van het papieren treinkaartje (Kamerstukken II, 23 645 nr. 509.

Nader onderzoek naar invoering sicico

Als vervolg op het rapport van de Commissie Meijdam is aan mij als kwartiermaker gevraagd nader onderzoek te doen naar sicico. In de Kabinetsreactie op het rapport staat (Kamerstukken II, 23 645, nr. 481):

> *"De kwartiermaker zal een nader onderzoek laten uitvoeren naar enkelvoudig in- en uitchecken. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag over de maakbaarheid, de financiering, de samenhang met issues die voortkomen uit decentralisatieregelgeving(zoals tariefvrijheid en "samenloop op het spoor") en de doorlooptijd van enkelvoudig in- en uitchecken in de treinrailketen.*

Uitgangspunt is dat behoudens technische of bedrijfseconomische onhaalbaarheid gekomen wordt tot enkelvoudig in – en uitchecken in de treinrailketen".

Bij brief van 8 december 2011 zijn mij daarbij door uw ministerie de volgende uitgangspunten meegegeven:

- Het haalbaarheidsonderzoek moet aangeven op welke wijze sicico zich verhoudt tot de regelgeving ten aanzien van decentralisatie. Mocht sicico zich niet goed verhouden tot beleid ten aanzien van de decentralisatie, dan draagt u suggesties voor eventuele oplossingen aan.
- Uitgangspunt is dat de kosten van sicico worden verrekend met de tarieven.
- De onderzoeksvragen zullen in samenspraak met de betrokken concessieverleners worden vastgesteld en besproken met de opdrachtgever.
- Indien uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat sicico concreet maakbaar en haalbaar is, er bij de overheden bestuurlijke draagvlak is en invoering niet leidt tot irreële prijsstijgingen voor reizigers, worden in overleg met de opdrachtgever verdere afspraken gemaakt over route en tijdspad naar realisatie en het financieringsmodel voor de kosten van invoering, beheer en onderhoud.

Wijze van invulling opdracht
Het feitelijke haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd door mijn onderzoeksteam (team kwartiermaker). De onderzoeksvragen sicico zijn overeenkomstig uw opdracht opgesteld in samenspraak met de partijen:

1. Welke reizigersproblemen hangen samen met in- en uitchecken per vervoerder?
2. Welke opties zijn er om de geconstateerde problemen voor de reiziger op te lossen?
3. Welke migratiestrategie hoort erbij?
4. (Op welke termijn) is het technisch maakbaar?
5. Wat zijn –bij benadering- de verwachte kosten?
6. Wat is de impact op:
    - het reizigersgemak;en de effecten voor de verschillende groepen reizigers
    - de stationsinrichting
    - tariefvrijheid (tarieven, producten, productvoorwaarden, o.a. bij samenloop)
    - opbrengstverdeling en –risico's van vervoerders
    - operationele aspecten (tarievenbeheer, reizigersinformatie, klantenservice)
    - contractuele aspecten, met name t.a.v. contracten tussen Opdrachtgever en vervoerder
7. Hoe is de afweging van kosten en baten ten opzichte van de huidige situatie van vervoerderspecifiek in- en uitchecken met Routing Signing en Branding en de verdeling hiervan over de verschillende actoren?

Een werkgroep van alle betrokken partijen (vertegenwoordigers van concessieverleners, vervoerders, TLS, Prorail en consumentenorganisaties) hebben het onderzoeksteam geadviseerd en actieve input geleverd voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen. De onderzoeksresultaten zijn op drie momenten besproken met een begeleidingscommissie eveneens bestaande uit betrokken partijen.

In het rapport is geconcludeerd dat de detailniveau van de beantwoording van de onderzoeksvragen voldoende is om op hoofdlijnen uitspraak te kunnen doen over de haalbaarheid en de kosten en baten, waarbij het nemen van flinke bandbreedten in de schattingen onvermijdelijk zal zijn.

Het onderzoeksrapport is in december 2012 gereed gekomen. Ten behoeve van de opstelling van mijn adviesbrief heb ik in januari 2013 alle partijen (concessieverleners, vervoerders, Prorail en consumentenorganisaties) gesproken. Ik heb deze gesprekken als constructief ervaren. De partijen hebben op mijn verzoek tevens schriftelijk gereageerd. De regionale concessieverleners op het spoor hebben bestuurlijk gereageerd. Eind april zijn de laatste bestuurlijke reacties ontvangen. In de paragrafen 5 tot en met 8 volgt een overzicht van deze reacties. De ontvangen schriftelijke reacties zijn volledigheidshalve bijgevoegd.

2. Conclusies haalbaarheidsonderzoek

Het onderzoek toont aan dat:

a. Sicico naar beste kennis en inzicht technisch maakbaar is.

b. Sicico een complex project is omdat er vergaande afspraken tussen concessiepartijen en operationele samenwerking tussen vervoerders nodig is vanwege de impact van sicico op de tarieven en opbrengstverdeling op met name parallelle en samenlooptrajecten. Met sicico zijn uniforme tarieven op deze trajecten noodzakelijk.

c. Er een serieus overstapprobleem is voor de reiziger (o.a. 8,8 % incomplete transacties) en dat de voordelen van sicico voor de reizigers groot zijn. De grootste voordelen van sicico zijn voor de groep saldoreizigers. In percentage ten opzichte van totaal aantal reizen is dit misschien een kleine groep, maar als gekeken wordt naar het aantal *reizigers* dat jaarlijks de reizen met overstap maakt, dan is de invloed van sicico veel groter.
Sicico betekent voor de reiziger:
    - geen drukte meer bij overstappalen en minder hindernissen bij krappe overstap
    - bij overstap hoeft de kaart niet te worden bijgeladen omdat er onvoldoende saldo (vanwege de borg die wordt afgeschreven bij het inchecken) op staat om het tweede deel van de reis te maken.
    - Minder onzekerheid bij de reiziger en minder kans op fouten met bijbehorende financiële consequenties of tijd om bedragen terug te claimen, want het maakt bij in- en uitchecken aan begin en eind van de reis niet meer uit bij welke paal of poortje je kiest.

   Sicico heeft ook minpunten voor de reiziger: voor een deel van de reizigers gaat het instaptarief omhoog, omdat eenzelfde instaptarief gebruikt moet worden. Het instaptarief is het geldbedrag dat direct bij het inchecken van het saldo wordt afgeschreven (zogenoemde borg). Ook zal er voor een deel van de reizen minder informatie komen over de reis, zoals met welke vervoerder is gereisd op een parallel of samenlooptraject, het gaat maar om een heel beperkt deel van de reizen. Voorts is er een risico dat de complexiteit van de tariefberekening en onderlinge afstemming kan leiden tot fouten.
   In het onderzoek is ook naar alternatieve maatregelen gekeken die minder complex en kostbaar zijn en daardoor sneller implementeerbaar, zoals het interoperabel vooraf specificeren (waaronder een doorgaand kaartje van A naar B waardoor geen overstaphandelingen meer nodig zijn). Dit lost de problemen echter niet op voor de reizigers die kiezen voor reizen op saldo (veelal meer frequente reizigers), bijvoorbeeld omdat men geen toeslag wil betalen voor het vooraf gespecificeerde kaartje of omdat men een

kortingskaart heeft). Uit het onderzoek blijkt dat alleen sicico het overstapprobleem volledig oplost voor alle reizigers (in het bijzonder de niet frequente saldoreiziger).

d. Sicico leidt tot een afname van poorten en palen op stations met meerdere vervoerders en daarmee:
   - verbetering van de transfer op stations
   - verbetering doorstroming op perrons en bij de in- en uitgangen op stations
   - besparing voor beheer en onderhoudskosten

e. Het resultaat van de kosten-batenanalyse is break-even.

f. De kosten van sicico zijn indicatief geraamd op €30 miljoen (met een zeer grote en onzekere bandbreedte tussen de € 15 miljoen en de € 45 miljoen). Bij keuze voor financiering door een opslag op de tarieven gaat het om een bedrag tussen 0,5 en 2,3 cent per reis. Dit komt neer op een reizigersbijdrage van € 2 tot € 9 miljoen per jaar. De kosten vallen dus volgens het onderzoek lager uit dan het bedrag van € 50 miljoen dat in het rapport van de "Commissie Permanente Structuur en dubbel Opstaptarief in de treinrailketen" was genoemd. De nadere onderzoeken hebben duidelijk gemaakt dat deze raming neerwaarts kan worden bijgesteld.

g. sicico in drie jaar kan worden ingevoerd: een jaar voor opzet van het project (bindende afspraken) en twee jaar voor de technische implementatie. Deze ambitieuze planning kan alleen gerealiseerd worden onder strakke randvoorwaarden waarvan de belangrijkste is dat er een projectorganisatie komt met een heldere opdracht, mandaat en budget.

3. Beschrijving invoering sicico

Hoe kan sicico technisch worden gerealiseerd? In hoofdstuk 4 van het rapport is beschreven wat in het systeem moet worden geregeld om tot een goede prijsberekening en opbrengstverdeling te komen (hierbij is de architectuur van het bestaande chipkaartsysteem waarbij wordt afgerekend op het moment van uitchecken als uitgangspunt genomen[1]):

1. *Spoorvervoerders moeten alle check ins van het hele spoor accepteren*
   Dat betekent dat iedere treinvervoerder moet beschikken over tarieven, producten en rekenregels voor het gehele spoornet en deze implementeren in haar validatie- apparatuur.

2. *Bij de check out wordt de te betalen route bepaald*
   Veelal is er een logische route. Soms zijn er meerdere routes mogelijk, waarvan bijvoorbeeld de een sneller en de ander korter of met minder overstappen is. Tussen deze routes kan met sicico geen verschillende prijzen worden berekend en is er op deze parallelle en samenlooptrajecten een uniform tarief nodig. Het systeem krijgt immers alleen informatie over begin- en eindstation.

3. *Deze route wordt opgesplitst in deeltrajecten (met "virtuele"overstappen)*

---

[1] Het afrekenen op het moment van uitchecken wordt door de sector als zo principieel gezien dat een methode voor sicico waarbij wordt afgerekend via de back office (in plaats van via de apparatuur van de vervoerder) naar hun mening wegvalt, omdat het een fundamenteel ander systeem is dan het huidige systeem.

Hierbij worden concessiegrenzen gevolgd om de juiste tarieftoepassing mogelijk te maken. Om eenduidige prijzen te kunnen bepalen worden overlappende concessiegrenzen vermeden of kunstmatig gesplitst. Het hele traject en de deeltrajecten worden vastgelegd, zowel op de kaart als in de centrale back office.

4. *Per deeltraject bepalen en vastleggen van de prijs*
   Een van de uitdagingen voor sicico is het werken met verschillende tariefsystemen en producten in de verschillende concessies. Technisch is het systeem nog niet in staat om te werken met kortingsproducten die slechts een deel van de reis geldig zijn. Sicico vereist dat het systeem regionale kortingsproducten faciliteert.

5. *Verdeling van de betalingen van reizigers*
   De betalingen komen met name terecht bij de eerste vervoerder die het instaptarief (zgn borg) incasseert. De laatste vervoerder geeft het teveel betaalde bedrag terug of int nog een extra bedrag. Het instaptarief moet worden verrekend met de teruggave en de inkomsten moeten worden herverdeeld op basis van de vastgelegde deelprijzen.

Sicico vraagt dus aanzienlijke veranderingen in het huidige OV- chipkaartsysteem. Daarom is in het haalbaarheidsonderzoek een manier onderzocht om sicico stapsgewijs in te voeren. Een bijkomend voordeel van deze stapsgewijze aanpak is dat er tussenresultaten zijn die op *zichzelf meerwaarde* hebben voor het huidige OV- chipkaartsysteem en die ook voordelen hebben bij andere toepassingen dan voor sicico vanwege de nuttige verbeteringen in het systeem. Vanuit het reizigersperspectief is stap 4 het sluitstuk van implementatie van sicico.

De evolutionaire ontwikkeling naar sicico kan via de volgende tussenstappen:

Stappen	Omschrijving softwarewijziging	Meerwaarde van tussenstap op zichzelf
stap 1	**Mogelijk maken van geografische beperking van saldo/kortingsproducten** Het huidige systeem ondersteunt op dit moment niet een geografische beperking. Dit dwingt vervoerders om per concessie een ander assortiment/tarief te voeren en daardoor verschillende gegevens in de apparatuur te laden. Dit verhoogt niet alleen de kosten, maar maakt het ook minder flexibel en gevoeliger voor fouten. Met deze stap kan het assortiment van meerdere concessies tegelijkertijd in een apparaat geladen worden. Deze stap is noodzakelijk omdat een apparaat per definitie een landelijk toepasbaar assortiment moet kennen en rekening moet kunnen houden met de regionale geldigheid van sommige kortingsproducten.	Apparaten kunnen hiermee prijzen voor meerdere concessies uitrekenen en worden daarmee flexibeler inzetbaar met minder kans op fouten. De vervoerder kan het beheer van apparatuur vereenvoudigen en een assortiment implementeren dat hij in meerdere regio's of zelfs landelijk kan toepassen.
Stap 2	**Mogelijk maken reis met meerdere**	

	kortingsproducten In het huidige systeem kan bij iedere rit er maar maximaal 1 kortingsproduct worden gebruikt. De concessie waar de checkin plaatsvindt bepaalt met welk assortiment en tarief wordt afgerekend *voor de hele rit.* Ook na implementatie van de voorgaande stap is dat zo. Daarom moet deze beperking worden opgeheven zodat per concessie een ander kortingsproduct kan worden toegepast. Dit is met name noodzakelijk voor het toepassen van regionale kortingsproducten in een reis door meerdere regio's.	Dit lost problemen op bij lijnen die door meerder concessies gaan. Nu werkt een regionale kortingsproduct op dit soort lijnen ook buiten het concessiegebied en wordt feitelijk een verkeerde prjs afgerekend. Deze softwarewijziging is overigens ook nodig als je de mogelijkheid wilt hebben om per concessie verschillende kortingsproducten toe te passen en aangrenzende concessies door dezelfde vervoerder worden gereden.
Stap 3	**Vastleggen van virtuele overstap en deelprijzen** Deze stap is nodig voor de directe verrekening van deelritten tussen vervoerders, De apparaten moeten regels toepassen voor het berekenen van de route en de prijs.	Het vastleggen van een virtuele overstap maakt het mogelijk om een dubbel opstaptarief te vermijden bij Reizen- op-Rekening (RoR). Deelprijzen maken het mogelijk om betere rapportages te maken van de opbrengsten per concessie, met name bij lijnen die door meerdere concessies gaan. Deze aanpassing wordt op dit moment al uitgewerkt om een oplossing te hebben voor een dubbel opstaptarief bij RoR.
Stap 4	**In- en uitchecken bij verschillende vervoerders** Deze stap is nodig om de huidige beperking op te heffen waarbij een apparaat tijdens de check- out alleen een check- in bij dezelfde vervoerder accepteert. Technisch is dit een kleine wijziging, maar kan alleen werken als voorgaande stappen op een acceptabele manier zijn geïmplementeerd. Vanuit het perspectief van de reiziger is deze stap tevens het sluitstuk van de implementatie van sicico.	Deze stap maakt mogelijk om een gate-lijn te maken voor meerdere vervoerders, waarbij een reiziger een willekeurige gate kiest voor in- en uitchecken. Nu moet een reiziger de juiste gate kiezen om bij een bepaalde vervoerder in te checken.
Stap 5	**Verrekening van saldobetalingen op basis van deelprijzen** Na de voorgaande stappen wordt er met de reiziger een correcte prijs afgerekend. De vervoerders hebben hiermee nog niet de juiste inkomsten.	Hiermee wordt het mogelijk dat TLS de inkomsten van beursreizen direct verdeeld over de vervoerders die een deel van de reis hebben uitgevoerd. Een

	Implementatie van een correcte verrekening is hier een aparte stap omdat er meerdere manieren zijn om dit te implementeren. Deze stap kan parallel verlopen met de andere stappen.	beperking is dat dit dan altijd de route volgt die ook bij de prijsberekening wordt gebruikt.
Stap 6	**Verrekening van opbrengsten op basis van gebruikte reisroute** De route die voor de prijsberekening wordt gebruikt, komt niet altijd overeen met de daadwerkelijke route, omdat reizigers alternatieve routes kunnen hebben. De prijzen die bij stap 5 zijn bepaald, zouden hiervoor gecorrigeerd moeten worden. In deze stap wordt de werkwijze uitgewerkt en geïmplementeerd. Hiermee is sicico volledig ingevoerd. .	
Stap 7	**Optioneel: centraal beheer van stationsinfrastructuur** In de huidige situatie is de apparatuur eigendom van de vervoerders en houden ook de verschijningsvorm van die vervoerder. Een verdergaande oplossing is de centraal-beheeroptie, waarbij de apparatuur wordt overgedragen aan een derde partij en een neutraal voorkomen krijgt. Deze variant is niet verder onderzocht omdat dit een afweging op zichzelf vormt en niet onlosmakelijk samenhangt met sicico. De overdracht van de apparatuur aan een neutrale derde partij is echter een complexe operatie die kosten met zich meebrengt	Kan kostenbesparing opleveren wanneer bij een concessiewissel geen apparatuur hoeft te worden gewisseld. De schaalgrootte maakt een efficiëntere operatie mogelijk. Daarnaast levert een uniform uiterlijk van de apparatuur nog meer helderheid op voor de reiziger.

4. Bestuurlijke randvoorwaarden sicico: afsprakenkader

Het onderzoek toont tevens aan dat de technische maakbaarheid van sicico naar verwachting ook niet het grootste probleem is voor sicico. De uitdaging vooral ligt in het maken van bindende afspraken en de benodigde operationele samenwerking tussen vervoerders. Volgens het onderzoek kan sicico daarom alleen succesvol worden ingevoerd als *vooraf* bindende bestuurlijke afspraken worden gemaakt over een aantal onderwerpen. De concessieverleners dienen hierbij het voortouw te hebben. Voor nieuwe concessies moeten de afspraken, met name over de tarieven en producten, *in de concessievoorwaarden* worden opgenomen

Het gaat om de volgende onderwerpen:

1.Tarieven en producten

Hoewel de tariefvrijheid voor het overgrote deel intact blijft - regionale kortingen en verschillende kilometertarieven per concessie blijven mogelijk- heeft sicico wel impact op met name samenloop- en parallelle trajecten.

- Op deze trajecten is een uniform tarief en assortiment nodig. Hiervoor moeten algemene principes worden afgesproken. Dit heeft omzeteffecten voor vervoerders die dit gecompenseerd zullen willen zien.
- Ook zal op stations met meerdere vervoerders een *overstaprecht* (bij een overstap binnen 35 minuten wordt niet opnieuw een opstaptarief berekend) van regionale trein naar bus en vice versa niet te handhaven zijn. Dit betekent dat hetzij altijd hetzij nooit een overstaprecht kan gelden. Hierover dienen keuzes te worden gemaakt over de tariefintegratie met de bus (de zogenoemde knip) en afspraken te worden vastgelegd want de keuzes hebben ook gevolgen voor de opbrengsten.
- Met sicico is het voorts praktisch niet mogelijk om bij een "virtuele" overstap ook nog rekening te houden met een overgang van spits/dalperiodes. Het moment van inchecken is bepalend voor het tarief dat wordt berekend. Gekozen kan worden om tijdens de reis bij een overstap wel weer in- en uit te checken zodat de nieuwe tariefperiode kan worden gekozen. Exacte effecten kunnen worden beschouwd bij een verdere uitwerking.
- Afspraken zijn nodig over afstemming en een gecoördineerd proces voor invoering van nieuwe tarieven en producten; nieuwe spoortarieven en –producten moeten immers worden ingevoerd in de tarieftabellen[2] van alle vervoerders.

Met name dit onderwerp betreft principiële aspecten waarover bestuurders tot overeenstemming moeten komen. Als men van mening is dat de decentralisatie zich niet verdraagt met geharmoniseerde tarieven op parallelle trajecten, dan valt sicico als optie af. Dit vergt echter een politieke afweging, die buiten het bereik van het kwartiermakerschap valt .

2. Opbrengstverdeling

- Er moeten afspraken komen over de verdeling van de opbrengsten van de reizen over samenloop en parallelle trajecten, want er komt op deze trajecten met sicico minder informatie beschikbaar.
  Op zichzelf is de verdeelproblematiek niet nieuw, want voor de papieren vervoerbewijzen moest dit ook gedaan worden. Bovendien is er nu heel veel meer informatie beschikbaar dan in de huidige papieren situatie om de opbrengst op de juiste manier te verdelen.
- Afspraken om te komen tot een eenduidig arbitrage proces bij onenigheid over de verdeling. Het rapport bevat hiertoe reeds een aantal stappen die gevolgd zouden kunnen worden.

3. Operationele samenwerking

De operationele impact van sicico is aanzienlijk. Naast extra kosten, vereist dit vooral meer samenwerking tussen vervoerders en tussen vervoerders en concessieverleners:

- gezamenlijk gegevensbeheer van tarieven en assortiment
- organisatie en spelregels verdeling opbrengsten

[2] De zogenoemde EOD van de vervoerder. De EOD is het parameterbestand van het chipkaartsysteem waarin alle systeeminstellingen staan om de juiste prijs met de klant te bepalen en af te rekenen.

- afspraken over afstemming controle -, boete- en coulancebeleid vanwege de afhankelijkheden tussen vervoerders bij het binnenhalen van de opbrengsten.
- afspraken over de beschikbaarheid van de in- en uitcheck apparatuur omdat storingen immers meerdere vervoerders gaan raken.
- Afspraken voor een goede serviceverlening aan de reiziger. Zo moet elke vervoerder inzage kunnen krijgen in de hele reis die een klant heeft gemaakt om vragen te kunnen beantwoorden.

Overigens bestaat bij reizigers ook zonder sicico de behoefte aan meer eenheid en samenwerking tussen vervoerders bij coulance en serviceprocessen.

Afspraken over financiering

Over de financiering van sicico zullen voorts algemene landelijke afspraken moeten worden gemaakt. Hierbij gaat het zowel om de investeringen als om de effecten op omzet en kosten (zowel positief als negatief).Daarbij kan gedacht worden om de principes in een convenant vast te leggen die vervolgens worden vertaald naar individuele afspraken tussen concessieverleners en vervoerders.

5. Reacties van betrokken regionale concessieverleners spoor

Provincie Limburg

Het college van Gedeputeerde Staten van Limburg heeft mij bij brief 5 februari 2013 bericht dat zij van mening is dat de overstapproblematiek het beste kan worden opgelost door sicico in de treinketen te realiseren. Zowel in de huidige situatie met twee regionale spoorlijnen in Limburg en veel overstappende treinreizigers als in de toekomst bij verdere decentralisatie van lijnen hechten GS aan een finale en toekomstvaste oplossing met als doel om de reiziger optimaal te faciliteren bij het reizen in het openbaar vervoer met het gebruik van de OV- chipkaart.
Voorts stellen zij ten aanzien van de verdeling van opbrengsten over de verschillende spoorvervoerders voor dit door een onafhankelijke partij te laten verrichten aangezien het hier om bedrijfseigen en concurrentiegevoelige informatie gaat.
Ook geven GS nadrukkelijk aan erop te rekenen dat de provincie Limburg zowel ambtelijk als bestuurlijk nauw betrokken wordt bij de verdere voortgang van het project sicico.

Provincie Groningen en Provincie Friesland

Gedeputeerde Staten van Groningen en Gedeputeerde Staten van Friesland hebben in hun brieven van 26 maart respectievelijk 2 april 2013 aangegeven van mening te zijn dat de overstapproblematiek het beste kan worden opgelost door sicico te realiseren. Zij vinden dat daarbij niet gewacht kan worden op de uitkomsten van de maatregelen die vervoerders hebben aangekondigd door de zogenoemde "Routing Signing Branding" te verbeteren, maar voortvarend te starten met het uitwerken van de technische en bestuurlijke stappen die hoe dan ook nodig zijn bij realisatie van sicico. GS erkennen dat de invoering technisch complex is en er veel onzekerheden zijn. Daarom vragen zij om na het uitwerken van de eerste stappen een duidelijk go/no go moment in te bouwen, zodat op basis van voortschrijdend inzicht in de kosten en technische maakbaarheid een definitief besluit tot invoering genomen kan worden. GS van beide provincies geven aan graag een actieve rol te willen spelen in het verdere traject,

Stadsregio Arnhem Nijmegen,Regio Twente, Provincie Drenthe, Provincie Gelderland, Provincie Overijssel en Provincie Zuid-Holland

Het College van Bestuur van de Stadsregio Arnhem Nijmegen (brief van 27 februari 2013), het dagelijks bestuur van de Regio Twente (brief van 4 maart 2013), GS van de provincies Drenthe (brief van 25 april 2013), Gelderland (brief van 26 maart 2013), Overijssel (brief van 12 maart 2013) en Zuid-Holland (mail van 16 april 2013) hebben mij bericht de ambitie om te komen tot sicico te steunen. Wel maken zij zich zorgen over:

- de kosten en baten van het project om meer duidelijkheid over de financiële risico's
- de gevolgen van het project voor de marktwerking binnen het openbaar vervoer
- de robuustheid van de in het rapport gepresenteerde technische maakbaarheid op de middellange en lange termijn.

Deze concessieverleners stellen voor om de businesscase nader uit te werken om risico's van de genoemde punten te beperken. De stadsregio's, de provincies Drenthe en Gelderland vinden nader onderzoek randvoorwaardelijk. De concessieverleners pleiten voorts voor een tussentijds evaluatiemoment om te bezien of de veranderde situatie voor reizigers een voldoende acceptabel reisgemak oplevert waardoor het einddoel bijgesteld kan worden. Zij geven aan samen met mij in de tussentijd ook te kijken naar oplossingen die op kortere termijn meer reisgemak opleveren.

6. Reacties van vervoerders en TLS

De vervoerders (NS, Arriva, Veolia, Connexxion, Syntus, Qbuzz, EBS, GVB, RET en HTM) en TLS hebben bij brief van 4 februari 2013 aangegeven geen voorstander te zijn van sicico.

Naar de mening van de vervoerders is het onderzoek een gedegen studie. Wel vinden zij dat er financiële onzekerheidsmarges zijn die de op zich neutraal ogende business case kunnen beïnvloeden. De wel heel ruime bandbreedte tussen de € 15 en € 45 miljoen maakt volgens de vervoerders duidelijk dat met veel onzekerheden rekening gehouden moet worden, los ook van grote onzekerheden in de planning. Op grond van de conclusies van het onderzoek achten de vervoerders sicico niet wenselijk. Hun argumenten zijn:

- De reiziger raakt steeds meer gewend aan in- en uitchecken per vervoerder. Dat is zo in het stad- en streekvervoer en waarschijnlijk over drie jaar (het vroegst mogelijke moment dat sicico ingevoerd kan zijn) ook in de treinketen. Met sicico wordt risico gelopen dat het voor de reiziger eerder als verwarrend wordt ervaren dan als oplossing.
- Afgevraagd kan worden of de reizigers een tariefstijging zullen accepteren om de kosten van sicico te betalen.
- Sicico grijpt naar de mening van vervoerders te diep in op de basiskeuzes van het OV-chipkaartsysteem: het in- en uitchecken per vervoerder waarmee de reiziger direct afrekent per vervoerder.
- De systeemkeuze voor in- en uitchecken per vervoerder bood een oplossing voor een eerlijke, transparante en ook onafhankelijke verdeling van opbrengsten. Met sicico lijkt dit op voorhand niet mogelijk. Er wordt een nieuw verdeelvraagstuk gecreëerd die vervoerders tijdig moeten gaan oplossen.
- De niet transparante reisroutes geven complicaties in de serviceprocessen naar reizigers.
- Met sicico wordt feitelijk een tweede systeem van afrekening gebouwd. Dit leidt tot structureel meer kosten in o.a. de bedrijfsvoering.

- Sicico lijkt drempelverlagend te zijn voor het OV, maar onduidelijk is of er omzetverhogend effect is. Gezien de noodzakelijke tariefsverhoging kan dit ook een omzetverlagende effect hebben.

De vervoerders onderschrijven wel de wens en de noodzaak om de overstapproblematiek op te lossen. Op grond van de conclusies van het onderzoek achten zij sicico echter niet wenselijk en geven aan dat er alternatieven denkbaar zijn die op kortere termijn en met minder financiële risico's kunnen worden ingevoerd. Als alternatieve oplossingsrichtingen stellen zij voor:

- Verdere verbetering van de inrichting en communicatie op stations met meerdere vervoerders en hoge percentage foutieve in- en uitcheckhandelingen. Hierbij hoort het evalueren van looptrajecten en signing op de stations en het inzetten van medewerkers die reizigers helpen.
- Enkele reis "treinkaartje"laden op de OV-chipkaart.
- Een landelijke interoperabele veilig oplossing voor incidentele reiizgers (waarbij gedacht wordt aan een landelijk wegwerp "papieren" chipkaart (CT) of een barcode kaart).
- Automatisering van een compensatieproces bij een "missing check out".

7. Reactie van Prorail

Prorail heeft mij bij brief van 31 januari 2013 laten weten de invoering van sicico te steunen. Volgens Prorail heeft sicico, naast het reisgemak voor de reiziger, een positieve impact op de transfercapaciteit en overzichtelijkheid op de stations. Daarnaast maakt sicico het voor Prorail gemakkelijker om de capaciteitsverdeling volgens de daarvoor geldende spelregels uit te voeren, want Prorail kan en mag geen rekening houden met waar en op welk perron paaltjes voor het in- en uitchecken staan van een bepaalde vervoerder.

8. Reactie van consumentenorganisaties

De consumentenorganisaties onderstrepen onverminderd het belang van sicico voor de reizigers. Routing, signing and branding en voorgespecificeerde enkele reizen zijn wenselijk voor de korte termijn en als faciliteit voor incidentele treinreizigers, maar lossen de diverse problemen voor reizigers echter onvoldoende op.

Op 4 februari 2013 hebben de consumentenorganisaties (ANBO –ANWB - CG-Raad /Platform VG/ Viziris – CSO – Fietsersbond - ROCOV's - ROVER) hun schriftelijke zienswijze gegeven op het haalbaarheidsonderzoek sicico. Zij adviseren:

a. de vervoerbedrijven opdracht te geven

- een stappenplan voor de invoering van sicico (met tijdpad) op te stellen.
- Voor de korte termijn, zolang sicico niet is ingevoerd, de reiziger tegemoet te komen door middel van:
    - Gezamenlijk servicepunt voor in-/uitcheck problemen waarbij meerdere spoorvervoerders zijn betrokken, met een gemakkelijke toegankelijkheid voor zowel "digi-actieve"als "digibete"groepen reizigers.
    - Een uniforme coulanceregeling ingeval van evidente in-/uitcheck fouten tijdens en na de reis
    - Voortvarende uitrol van een verbeterd programma voor het onderscheid tussen paaltjes en poortjes van verschillende vervoerders op de stations, en

- Bijplaatsen van "overstappaaltjes" op locaties waar reizigers aansluitingen (dreigen te) missen doordat zij niet snel genoeg uit en in kunnen checken.

b. Ontwikkel in overleg met de decentrale overheden een visie op de gewenste mate van tariefafstemming en tariefvrijheid in het nationaal en regionaal (spoor) vervoer, en leg deze vast in een gezamenlijk beleidskader (waarmee sicico beter realiseerbaar wordt).

c. De kosten van sicico niet meteen bij de reiziger te leggen, maar eerst de mogelijkheid van financiering vanuit een positief saldo van incomplete transacties te onderzoeken. Uiteindelijk hebben de reizigers langs deze weg dan toch hun financiële bijdrage geleverd.

9. Advies

Uitgangspunt van uw opdracht was dat gekomen wordt tot sicico, indien uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat sicico technisch en bedrijfseconomisch haalbaar is, invoering niet tot irreële prijsstijgingen leidt en er draagvlak onder overheden is.

Op basis van het haalbaarheidsonderzoek kan op deze punten positief worden gereageerd:

Het is technisch maakbaar….
Hoewel technisch ingewikkeld, is sicico naar beste kennis en inzicht maakbaar. Het vereist ingrijpende aanpassingen in het OV- chipkaartsysteem en grijpt diep in op de basiskeuzes die in het verleden zijn gemaakt: registreren en afrekenen per vervoerder. Naar mijn mening is een omslag in het denken vanuit systeem naar het denken in mensen en reizigers onvermijdelijk willen we het reizigersbelang daadwerkelijk centraal stellen. De problemen die de reizigers ervaren bij het overstappen zijn namelijk heel groot. Dit wordt bevestigd in het onderzoek. Alle partijen onderkennen dit probleem voor de reiziger. Hoewel in het onderzoek ook alternatieve maatregelen zijn verkend die sneller en met minder kosten ook tot vermindering van overstapproblemen kunnen leiden, blijkt dat sicico op dit moment de enige maatregel is die de problemen voor de reiziger volledig oplost. Het onderzoek maakt overigens duidelijk dat de uitdaging niet zozeer in de technische maakbaarheid zit, al hoewel ook hier onzekerheden bestaan en tegenvallers in de realisatiefase nooit volledig zijn uit te sluiten, maar vooral ligt in het maken van bindende afspraken en de benodigde operationele samenwerking tussen vervoerders. De techniek is veelal onnodig complex om alle belangen van de diverse partijen te dienen. Het is daarom essentieel dat de er bestuurlijk bindende afspraken gemaakt worden om zodoende de doorlooptijd en de complexiteit van het project te kunnen overzien.

….en het leidt niet tot irreële prijsstijgingen….
Er zijn wel bedenkingen geuit door sommige partijen tegen het uitgangspunt dat de kosten worden verrekend via de tarieven. De vervoerders vragen zich af of reizigers een extra tariefstijging accepteren. De consumentenorganisaties zijn van mening dat de rekening niet bij de reiziger kan worden neergelegd en adviseert eerst te onderzoeken in hoeverre een financiering zou kunnen plaatsvinden vanuit een positief saldo van incomplete transacties.

….. en er is draagvlak onder overheden; maar bij sommigen nog wel zorgen en stellen daarbij randvoorwaarden alvorens te starten met het project
Ik constateer dat onder de regionale concessieverleners de bestuurlijke wil en durf aanwezig is om stappen te zetten die nodig zijn om sicico te realiseren. De concessieverleners hebben mij bericht zowel bestuurlijk als ambtelijk bij de uitwerking betrokken te willen worden. Het aspect van uniforme tarieven op parallelle en samenlooptrajecten heeft bij geen van deze overheden tot onoverkomelijke

bezwaren geleid. Een aantal concessieverleners heeft over een aantal aspecten nog zorgen en vraagt nader onderzoek naar:

a. de kosten en financiële risico's,
b. de gevolgen voor de marktwerking
c. de robuustheid van de technische maakbaarheid

ad a. Kosten en financiële risico's

Vanwege de grote bandbreedte zijn de zorgen over de kosten en financiële risico's begrijpelijk. Gezien de complexiteit in de implementatie zijn er risico's. Juist om deze complexiteit te reduceren, is het bestuurlijke kader met bindende afspraken nodig. Dat is de beste waarborg voor een financieel beheerste implementatie met een zo kort mogelijke doorlooptijd. Na de uitwerking van de bestuurlijke stappen zal er een duidelijk "go/no go moment" ingebouwd worden zodat op basis van voortschrijdend inzicht in o.a. de kosten een definitief besluit kan worden genomen tot daadwerkelijke implementatie van de technische wijzigingen.

Ad b. Marktwerking en tarieven

Het aspect dat als gevolg van sicico prijsconcurrentie op parallelle en samenlooptrajecten niet mogelijk is (vanwege uniforme tarieven), hoeft naar mijn oordeel niet te leiden tot de conclusie dat afgezien moet worden van de invoering van sicico.

- Prijsconcurrentie was bij de invoering van marktwerking en decentralisatie in het openbaar vervoer uitdrukkelijk ook niet de bedoeling. Het huidige kabinetsbeleid is nog steeds gericht op concurrentie "*om* het spoor" en niet "*op* het spoor". De consumentenorganisaties geven in hun reactie aan dat reizigers niet zitten te wachten op verschillende prijzen per vervoerder voor verbindingen tussen dezelfde stations. Die willen gewoon zo snel mogelijk van A naar B. Daarom vinden zij het gewenst dat een tariefvisie op de gewenste mate van tariefafstemming en tariefvrijheid in het nationaal en regionaal (spoor)vervoer wordt ontwikkeld en vastgelegd in een gezamenlijk kader. Zoals eerder aangegeven betreft dit een principieel en politiek-bestuurlijk vraagstuk, dat een politieke stellingname vergt..

- De (uniforme) tarieven op parallelle en samenlooptrajecten dienen door de overheden vastgelegd te worden in de concessies zodat alle vervoerders gebonden zijn aan een *door de concessieverlener opgelegd tarief.* Dit zou kunnen aansluiten bij de opname van sicico als concessievoorwaarde bij nieuwe of aan te passen concessies, zoals is geadviseerd in het rapport van de Commissie Meijdam. Op deze manier wordt de concessiesystematiek van de Wet personenvervoer 2000 gevolgd en worden de tarieven door de overheden via de concessievoorschriften opgelegd aan de vervoerders.

Ad c Technische robuustheid

Ervaring leert dat interoperabele systemen in de vervoerswereld meerdere decennia operationeel zijn en dan vaak nog niet volledig vervangen kunnen worden. In het onderzoek is geconcludeerd dat wanneer in de toekomst de overstap zal worden gemaakt naar "nieuwe" systemen zoals betalen via EMV (bankpassen) en/of NFC (via mobiele telefoons), deze ontwikkeling niet de keuze verandert die in het rapport is uitgewerkt. Immers ook met een bankkaart of telefoon blijft in- en uitchecken de basis

van het systeem en blijven dezelfde afspraken nodig zijn en tevens zullen zij maar een beperkte doelgroep voorzien van de nieuwe mogelijkheden.
Overigens is in de praktijk sicico al ingevoerd op het traject Arnhem -Doetinchem. Sinds 9 december 2012 rijden hier treinen van 2 spoorvervoerders: Arriva en Breng/ Hermes/ Connexxion. De concessieverlenende overheden hebben bij de aanbesteding geëist dat de vervoerders op dit traject dezelfde tarieven zouden voeren, opdat de reizigers geen last zouden hebben van de exploitatie door verschillende OV-bedrijven.

Alles overziend, gelet op het reizigersbelang, de opdracht, de onderzoeksresultaten en de reacties van partijen, kom ik tot het volgende advies:

1. Vasthouden aan sicico als stip op de horizon: gefaseerd en stapsgewijs invoeren
Op basis van het haalbaarheidsonderzoek sicico markeren als toekomstbeeld waar naar toe wordt gewerkt. Vanwege de doorlooptijd en de complexiteit is dit toekomstbeeld noodzakelijkerwijs een ontwikkelingsvisie als stip op de horizon waarbinnen nieuwe ontwikkelingen vorm kunnen krijgen en de stappen zijn aan te passen aan gewijzigde omstandigheden en wensen. Op basis van tussentijdse evaluaties kan steeds toetsing plaatsvinden aan het toekomstbeeld.

a. Eerste stap: ontwikkelen van beleidskader concessieverleners met bindende afspraken
Omdat de complexiteit vooral zit in de politiek-bestuurlijke randvoorwaarden dienen eerst hierover afspraken te worden gemaakt *alvorens* te besluiten over de stapsgewijze invoering van de technische wijzigingen. Het komende jaar moet door de concessieverleners worden benut om de onderwerpen voor het bestuurlijke afsprakenkader op te pakken en uit te werken. Een compacte werkgroep van vertegenwoordigers van concessieverleners dient de opdracht te krijgen om een bestuurlijk stappenplan op te stellen om te komen tot het bestuurlijke afsprakenkader voor sicico dat bindend is. Het beleidskader dient bindende afspraken te bevatten over:

- *Tarieven en producten*
  Vanwege de mogelijke bredere uitstraling naar het gehele tarievenhuis dient tevens gewerkt te worden aan een gemeenschappelijke visie op de tarieven in het nationaal en regionaal (spoor) vervoer van waaruit de concessieverleners gezamenlijk willen opereren. Zoals in paragraaf 4 is aangegeven, betreft dit een principieel en politiek-bestuurlijk vraagstuk.

- *Verdeling van opbrengsten*
  Hierbij dienen nieuwe afspraken te worden gemaakt over de verdeling van de vervoeropbrengsten op het spoor. Dit dient belegd te worden bij een onafhankelijke partij. Mede gelet op de bevindingen van de NMa naar aanleiding van het onderzoek "Meten in de trein" dient hiervoor een nieuw verdeelsysteem te worden ontwikkeld. Mijn advies is om dit met betrokkenheid van de sector te doen.

- *Operationele afspraken ten behoeve van controle, service en informatie*

- *Projectmatige aanpak*

b. Tweede stap: tussentijdse evaluatie en het al dan niet bevestigen van de wens sicico definitief in te voeren

Na totstandkoming van het beleidskader met bindende afspraken, wordt een definitieve go besluit tot al dan niet daadwerkelijke implementatie genomen, dit besluit is gebaseerd op:

- 2e analyse van incomplete transacties conform data-analyse haalbaarheidsonderzoek
- een onafhankelijk reizigersonderzoek
- aanvullend onderzoek naar de kosten en baten van het project, de gevolgen voor de marktwerking en de robuustheid van de technische oplossing
- risicoanalyse van implementatie met beheersplan
- projectplan, aanbestedingsplan, implementatiecontracten tussen concessieverleners en vervoerders
- budget en financieringsafspraken
- de mate waarin het probleem is opgelost ten gevolge van de korte termijn maatregelen

c.Derde stap: implementatie van het beleidskader en sicico, indien de voorafgaande fase leidt tot definitief go- besluit tot invoering van sicico

2.Korte termijn maatregelen

Aangezien sicico een doorlooptijd zal hebben van minimaal drie jaar zijn korte termijnmaatregelen (in een gelijktijdig met de eerste stap te volgen parallel traject) noodzakelijk om de situatie voor de reiziger binnen een afzienbare periode te verbeteren. Ik adviseer U aan de vervoerders vragen hiertoe een plan van aanpak op te stellen met daarin:

a. Verbetering van de inrichting en communicatie op stations met meerdere vervoerders (zogenoemde Signing Branding Routing)
b. Extra overstappaaltjes op stations waar reizigers aansluitingen dreigen te missen doordat zij niet snel genoeg uit en in kunnen checken
c. Maatregelen om consequenties van fouten te verzachten, bijvoorbeeld:
   - de mogelijkheid om fouten op het station al te kunnen corrigeren (net als o.a. in Londen)
   - eenvoudiger claimen van gemiste check outs digitaal en/of mobiel via een app
   - een automatische terugstorting bij gemiste check outs (net als in Londen)
   - uniforme en eenvoudige coulanceregeling bij incomplete transacties
d. Gezamenlijk servicepunt voor in- en uitcheck problemen waarbij meerdere vervoerders zijn betrokken.
e. Jaarlijkse monitoring naar effecten van de maatregelen. De meting van het aantal fouten bij het in en uitchecken dient ten behoeve van de vergelijkbaarheid conform de data-analyse uit het haalbaarheidsonderzoek plaats te vinden.

Afhankelijk van het effect van de korte termijn maatregelen van vervoerders, zal moeten worden besloten of er uiteindelijk een definitief go- besluit tot invoering van sicico zal worden genomen.

Met bovenstaande stappen volgen we een gefaseerd scenario waarbij de onderdelen in het teken staan van de uitrol richting het toekomstbeeld. Hiermee wordt een balans gevonden tussen "het zetten van stappen" in het belang van de reiziger en het nemen van risico's. Deze stappen kunnen naar mijn mening alleen succesvol worden doorlopen als de concessieverlenende overheden het voortouw nemen, hun opdrachtgeverschap verder uitbouwen en gezamenlijk de handen ineen slaan om de route voor de toekomst vast te stellen waarbij de vervoerders de taken uitvoeren die passen bij hun rol en verantwoordelijkheden.

Het bestuurlijk afsprakenkader is naar mijn mening een no regret stap, want gelet op de vraagstukken die aan de orde zijn op het domein van de OV- chipkaart is er sowieso behoefte aan een visie en kader van waaruit de concessieverleners gezamenlijk willen opereren.

Bovendien blijft de noodzaak onverminderd aanwezig om afspraken te maken over de verdeling van de vervoeropbrengsten, ongeacht of sicico wordt geïmplementeerd.

De inhoud van dit advies kan ter hand worden genomen binnen de permanente structuur. Daarmee is ook de betrokkenheid van de consumentenorganisaties geborgd.

Ik meen hiermee voldaan te hebben aan uw opdracht en houdt mij graag voor nadere toelichting beschikbaar.

Hoogachtend,

Henry Meijdam
Kwartiermaker OV chipkaart